

4973 /J

24. März 2010

ANFRAGE

des Abgeordneten Vilimsky
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Inneres
betreffend Hubschraubereinsatz bei Frontex

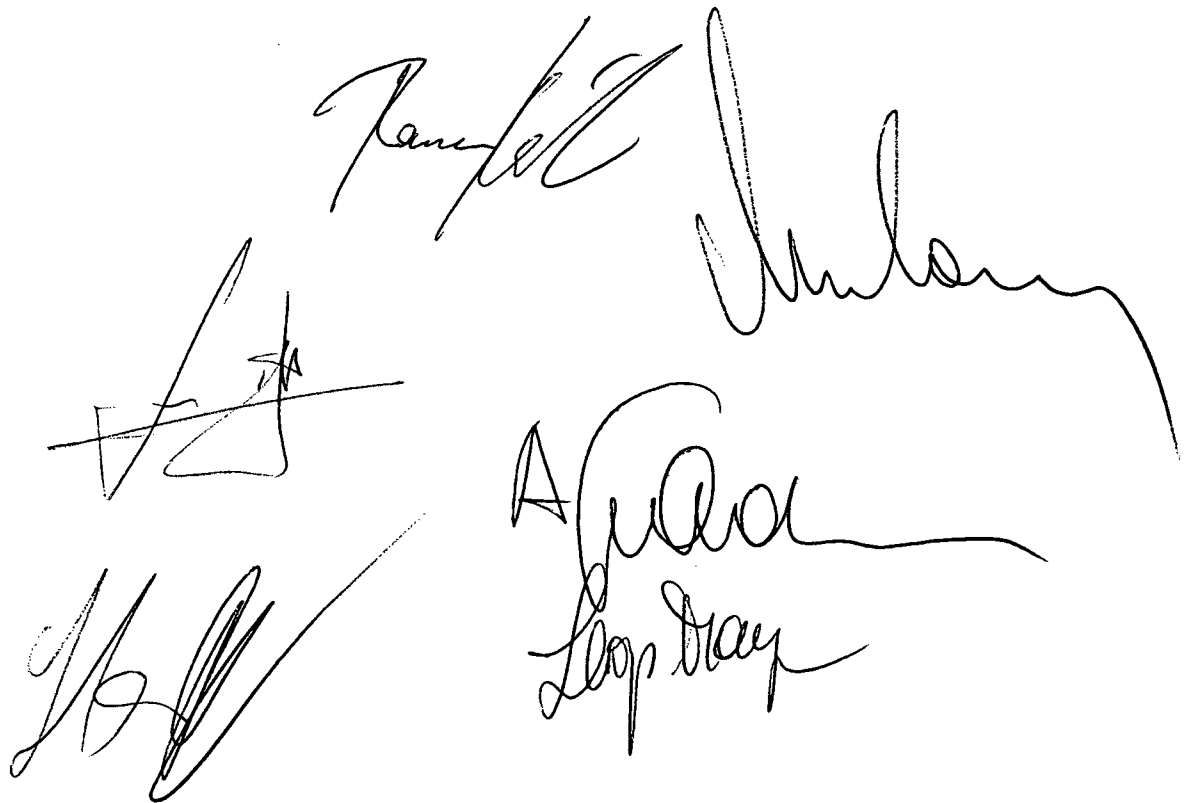
Ein Hubschrauber des BMI befand sich im Juli 2009 in Griechenland, Insel Lesbos, auf Frontex-Einsatz. Dabei wurde auch über Wasser operiert. Die Ausrüstung des Hubschraubers im Hinblick auf die Sicherheit der Crew entsprach nicht den international üblichen Erfordernissen, um in einem Unglücksfall die Überlebenschancen der Crew zu heben. So war der Hubschrauber nicht mit sogenannten „Floatern“ ausgerüstet, die ein sofortiges Versinken des Hubschraubers verhindern würden, obwohl das Luftfahrzeug bei einem etwaigen Triebwerksausfall und derartiger Besetzung (zwei Piloten, ein Crewmitglied, diverse Passagiere) trotz einem verbleibenden Triebwerk sich nicht in Luft halten könnte. Weiters gab es für die Einsatzpiloten, Techniker und Crewmitglieder keine der üblichen Sicherheitstrainings, z.B. Befreiung aus dem sinkenden Luftfahrzeug, die bei Operationen über dem Meer lebensnotwendig sind. Die Kosten für die Ausrüstung des Luftfahrzeuges sowie auch die Sicherheitsschulungen wären von der Frontex bezahlt worden. Abgesehen davon, dass dabei Kosten keine Rolle spielen dürften, wären diese dem BMI auch gar nicht erwachsen.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Inneres folgende

Anfrage

1. Wer hat angeordnet bzw. wer trägt die Verantwortung, dass Einsatzpiloten, Techniker und Crewmitglieder des BMI ohne dementsprechende, lebensrettende Sicherheitsschulungen bzw. mit mangelhaft ausgestatteten Luftfahrzeugen, gefährliche Operationen über Seegebiet durchführen müssen?
2. Warum wurde durch die Abteilungsleitung bzw. Flugbetriebsleitung eine derartige Ausrüstung der Luftfahrzeuge bzw. Sicherheitsschulung der Piloten und Crewmitglieder abgelehnt, obwohl die Kosten von Frontex getragen worden wären?
3. Sind Sie der Ansicht, dass diese Vorgangsweise der Abteilungsleitung bzw. Flugbetriebsleitung, in Anbetracht der erwähnten Möglichkeiten hinsichtlich Ausrüstung und Sicherheitsschulungen, für die Einsatzpiloten, Techniker und Crewmitglieder eine zumutbare Gefährdung der körperlichen Sicherheit darstellt?
4. Wie stellt sich eine Notsituation unter der Annahme eines Triebwerksausfalles und folgender Wasserberührung ohne den üblichen Sinkschutz „Floaters“ bei nach wie vor drehendem Rotor und schnell sinkendem Luftfahrzeug dar?
5. Wie kommt die an Bord befindliche Crew in so einer Notsituation zeitgerecht aus dem Luftfahrzeug?
6. Wie sieht die Absicherung der Angehörigen im Unglücksfall aus, wenn einem etwaigen Versicherer bekannt wird, dass diese Einsätze in dieser Form, mit

- mangelhafter Ausrüstung und Schulung angeordnet wurden, obwohl die Möglichkeit bestanden hätte die Sicherheitssituation enorm zu heben?
7. Wer wird im Anlassfall Kosten übernehmen, für die ein etwaiger Versicherer nicht herangezogen werden kann?
 8. Sind Sie der Ansicht, dass Einsätze in der Form weiterhin durchgeführt werden sollten oder sollten die üblichen Sicherheitsstandards zuerst erfüllt werden?
 9. Welche Konsequenzen wird diese fahrlässige Vorgangsweise durch Abteilungsleitung und Flugbetriebsleitung, welche zu erhöhter Gefahr für die körperliche Sicherheit von Einsatzpiloten, Techniker und Crewmitglieder führt, haben?
 10. Werden Sie die Missstände und Missbräuche in Zukunft unterbinden?



Five handwritten signatures in cursive script are present on the page. The signatures are arranged in a roughly circular pattern. The top signature is the most legible and appears to be 'Fischer'. The signature to its right is 'Müller'. The signature at the bottom right is 'Lep. Dray'. The signature at the bottom left is 'H. B.'. The signature on the left side is partially obscured and less legible.

24/3/10